



CHAMBRE DE COMMERCE
DE VAL-D'OR

DÉFIS, ENJEUX, PROBLÉMATIQUES ET PISTES DE SOLUTION
DU TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL

DANS LE CADRE DU SOMMET SUR LE TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL AU QUÉBEC

PRÉSENTÉ PAR

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE VAL-D'OR

SEPTEMBRE 2017

Mémoire publié par :



CHAMBRE DE COMMERCE
DE VAL-D'OR

921, 3^e Avenue, suite 200

Val-d'Or (QC) J9P 1T4

Tél. (819) 825-3703

Télé. (819) 825-8599

info@ccvd.qc.ca

www.ccvd.qc.ca



La Chambre de commerce de Val-d'Or est accréditée avec distinction par le Conseil d'accréditation des chambres de commerce du Canada et par la Fédération des chambres de commerce du Québec.

L'usage du masculin dans ce rapport a valeur d'épicène.

Présentation de la Chambre de commerce de Val-d'Or

La Chambre de commerce de Val-d'Or (CCVD) est un organisme à but non lucratif qui compte plus de 1 115 délégués actifs au sein de la communauté d'affaires. Elle est composée d'entreprises œuvrant dans tous les secteurs d'activités sur son territoire. Ayant comme mission de promouvoir le développement économique et d'agir comme un partenaire mobilisateur, la CCVD se veut un lieu d'échanges, d'action et de concertation pour ses membres et la communauté socioéconomique.

Considérée comme l'un des plus grands réseaux de gens d'affaires de l'Abitibi-Témiscamingue, la CCVD anime des débats et prend position sur de nombreux dossiers d'actualités, informe ses membres et la communauté d'affaires, fournit des occasions de réseauter, d'apprendre et d'échanger et offre une tribune aux succès et à la prospérité de ses entrepreneurs.

Table des matières

Présentation de la Chambre de commerce de Val-d'Or	2
Sommaire	4
La tarification.....	4
<i>Taxation</i>	5
<i>La concurrence</i>	6
<i>Programme de réduction des tarifs aériens</i>	7
La desserte régionale.....	8
Le sous-financement des infrastructures	9
Conclusion	11
Résumé des recommandations	13

Sommaire

Le transport aérien régional est un sujet bien peu abordé dans la sphère politique québécoise et pourtant, ses enjeux sont prioritaires. Ce Sommet sur le transport aérien régional nous offre donc l'occasion de partager notre vision et, collectivement, approfondir notre réflexion sur le sujet. À Val-d'Or, l'aéroport régional se démarque par sa modernité et par sa capacité à répondre aux plus hauts standards du transport aérien. Grâce à la proactivité de la communauté locale, l'aéroport se distingue de plus en plus par ses services et équipements de haute qualité. Avec des initiatives novatrices comme la création du *Centre de transit minier nordique*, l'aéroport est devenu un outil essentiel, générateur d'activités socioéconomiques majeures. Tout cela a été possible parce que la communauté locale a décidé de se prendre en main et non parce que le gouvernement provincial y a contribué à 62 % comme il vient de l'annoncer pour la réfection de l'aérogare de Rouyn-Noranda. Une annonce qui, nous l'espérons, fera œuvre de précédent et qui pourra, dans les années à venir, bénéficier à d'autres petits aéroports régionaux, sans nuire à d'autres...

La CCVD considère qu'il existe plusieurs initiatives susceptibles d'optimiser le transport aérien régional, mais qu'elles doivent d'abord et avant tout émaner d'une volonté gouvernementale d'utiliser ce moyen de communication comme levier économique pour l'essor du Québec et de ses régions. Depuis des années, des démarches de consultations et de discussions sont entreprises de façon périodique par le ministère des Transports pour agir en matière de transport aérien régional. Pensons notamment à l'étude commandée sur le *Profil de la demande de transport aérien régional de passagers au Québec et tendances* en 2008 et au *Forum de concertation sur le transport aérien au Québec* en 2011. Malheureusement, plusieurs des mêmes défis, des mêmes analyses et des mêmes recommandations énoncées dans ces documents se retrouvent, encore en 2017, au cœur des trois préoccupations identifiées par le gouvernement dans le cadre de ce Sommet sur le transport aérien régional soit :

- La tarification
- La desserte aérienne régionale
- Le sous-financement des infrastructures aéroportuaires.

Pour la CCVD, la prospérité du Québec passe inévitablement par un réseau de transport stratégique et efficient et cela inclut le transport aérien. Dans ce mémoire, nous tenterons donc de démontrer le lien intrinsèque qui existe entre le transport aérien et le développement économique de notre ville.

La tarification

L'enjeu de la tarification est l'un des enjeux les plus déterminants et les plus complexes en matière de transport aérien régional. Un peu comme dans le paradoxe de la poule ou de l'œuf, une question perpétuelle revient : est-ce que les tarifs élevés freinent la demande, ou la faible demande engendre les tarifs élevés? D'une façon comme de l'autre, le constat reste le même : les tarifs au Québec sont élevés, beaucoup plus élevés d'ailleurs que dans le reste du Canada, et la demande est nettement inférieure au reste du pays.

En effet, selon une récente étude commandée par l'Union des municipalités du Québec¹, le tarif est 55 % plus élevé au Québec qu'ailleurs au Canada, alors que les Québécois utilisent trois fois moins l'avion pour leurs déplacements. Selon toutes les études réalisées, y compris les échos reçus de la part de nos membres, les répondants s'entendent pour dire qu'ils voyageraient plus souvent en avion si les tarifs étaient moins élevés.

Présentement, à travers la province, le transport aérien est principalement utilisé par une classe privilégiée d'élus, de fonctionnaires et de gens d'affaires. Selon l'Étude sur le profil de la demande de transport aérien régional², la plupart des employés à temps plein de l'échantillon travaillent dans le secteur privé (50,6 %) et dans le secteur public (32 %) et, dans plus de 65,2 % des cas, les employeurs des répondants ont payé le billet d'avion.

Ce qui devrait être un outil de développement socioéconomique est donc plutôt un luxe réservé à une catégorie restreinte d'individus. Accroître le nombre d'utilisateurs du transport aérien et démocratiser ce mode de transport permettraient un meilleur accès aux territoires québécois et c'est dans cette optique qu'il devrait être perçu. Le Québec regorge de richesses et son potentiel ne peut atteindre sa pleine capacité si les régions restent isolées les unes des autres.

Cette situation représente un frein au développement de notre communauté, et ce sur tous les fronts, que ce soit les services de santé, l'immigration et le tourisme, par exemple. Qui a les moyens, à de tels coûts, de prendre l'avion pour venir faire du tourisme? Les impacts pour les entreprises sont aussi directs. La région connaît une pénurie de main-d'œuvre sans précédent et le transport aérien, s'il était opérant, pourrait grandement faciliter l'attraction et la rétention de main-d'œuvre. Le transport aérien est aussi un casse-tête pour une entreprise en pleine croissance. Un entrepreneur doit prendre en considération cette réalité dans son plan d'affaires. Quels seront les coûts de transports reliés à mes opérations commerciales ? Combien cela va-t-il coûter d'aller faire de la distribution, de la formation ou de la promotion à l'extérieur? Est-ce que mon isolement des grands centres aura des impacts sur mon potentiel d'investissement, sur mon pouvoir d'attraction et sur ma stratégie de développement?

Présentement, le bassin d'utilisateurs est si limité que les petites compagnies aériennes peinent à maintenir des tarifs bas, tout en restant rentable, puisque les vols se remplissent difficilement. Le gouvernement, en posant des actions concrètes pour baisser les tarifs a le pouvoir de changer la perception des gens et d'inciter la population à opter davantage pour le transport aérien.

Taxation

Tous les acteurs de l'industrie sont unanimes que l'une des principales raisons pour laquelle le tarif des billets d'avion au Québec est élevé comparativement au reste du Canada est la taxation et les frais aéroportuaires imposés. Cela s'explique par le fait que dans plusieurs provinces canadiennes, la taxe de vente provinciale n'est pas appliquée sur la vente de billets d'avion.

¹ Octant Aviation, 2017. *Analyse comparative coût du billet*. Réalisé pour le compte de l'Union des municipalités du Québec.

² DOSTALER, Isabelle, SABBANE, Lalla, STEIN, Cyril, TOMBERLIN, Jerry, 2008. *Profil de la demande de transport aérien régional de passagers du Québec et tendances*. Réalisé pour le compte du ministère des Transports du Québec.

Et non seulement les taxes sont plus élevées en province par rapport au reste du pays, elles le sont encore plus en région par rapport au reste de la province!

La solution, qui revient encore et toujours dans les discussions, est la même : ajouter à la liste des biens et services exempts de la TVQ la vente de billets d'avion. En 2011, dans le cadre du *Forum de concertation sur le transport aérien du Québec*³, c'était l'une des recommandations que « *d'appuyer toutes les demandes faites par l'industrie pour obtenir des baisses de taxes et de tarifs qui font augmenter le prix des billets d'avion* ».

Le gouvernement du Québec dirige d'importantes sommes vers le développement de moyens de transport, mais encore trop peu relativement aux impacts socioéconomiques que pourrait avoir un réseau stratégique qui allie le transport routier, ferroviaire et aérien. Plutôt que de créer un tout et une forme de synergie, le transport aérien se retrouve présentement souvent en compétition avec d'autres moyens de transport, alors que la grande majorité des fonds gouvernementaux sont dirigés vers les infrastructures routières et le transport en commun. Or, la croissance du transport aérien ne montre aucun signe de faiblesse, bien au contraire. Un réseau de transport aérien stratégique est une nécessité pour toute nation qui désire se positionner sur l'échiquier mondial. L'élimination de la taxe de vente contribuerait donc significativement à diminuer le prix payé par le consommateur et à améliorer l'accessibilité au service de transport aérien et par le fait même à l'ensemble des territoires du Québec.

La concurrence

Au Québec, comme partout dans le monde occidental, l'économie de marché prévaut c'est-à-dire que le prix pour un produit ou un service est établi en fonction de l'offre et de la demande et tenant compte des frais d'exploitation. Or, au terme des nombreuses analyses réalisées depuis 10 ans, il est clair que dans les régions du Québec il existe un déséquilibre en termes d'offre et de demande. En effet, l'une des plus grandes problématiques qui caractérisent le marché québécois, et ce depuis de nombreuses années, c'est le manque clair et net de concurrence, alors qu'il s'agit d'un principe de base de l'économie de marché que d'encourager une saine concurrence de manière à ce que les consommateurs puissent bénéficier de prix concurrentiels.

Dans les régions du Québec, la position quasi monopolistique d'Air Canada joue à la fois le rôle de bourreau et de sauveur. Si elle permet d'offrir une desserte entre guillemets « constante », elle entraîne aussi une augmentation des prix qui se répercute par une baisse du taux de fréquentation. Une entreprise comme Air Canada Jazz ne possède malheureusement aucune sensibilité régionale et se préoccupe peu, pour ne pas dire aucunement, des réalités, des besoins et des préoccupations spécifiques à chaque territoire. À Val-d'Or, nous avons eu au fil des ans de nombreuses entreprises qui ont tenté de concurrencer, mais la concurrence déloyale d'Air Canada s'est souvent soldée par le retrait des petits transporteurs.

³ Les Conseillers ADEC inc., 2011. Profil et contribution de l'industrie du transport aérien au développement économique et social du Québec et de ses régions. Réalisé pour le compte du ministère des Transports du Québec dans le cadre du Forum de concertation sur le transport aérien du Québec.

Ainsi, pour que l'offre réponde réellement à la demande, le gouvernement doit créer des conditions gagnantes afin de permettre aux petits transporteurs de s'établir, de se développer et de concurrencer dans un marché encadré par des règles de jeu équitables.

La CCVD estime également que la population a un rôle important à jouer afin de supporter les petits transporteurs et surtout, lorsque c'est le cas, d'encourager les entreprises locales. Les utilisateurs doivent comprendre qu'ils ont tout intérêt, à tarif égal, de prioriser ceux-ci et pour cela, tous les acteurs du transport aérien régional y compris le gouvernement doivent effectuer un travail conjoint d'information et de promotion. La mise en place de programmes de fidélisation pourrait, par exemple, être un incitatif intéressant dans ce sens.

Programme de réduction des tarifs aériens

Peu importe la raison qui justifie la tarification élevée du transport aérien, que ce soit les taxes ou le manque de concurrence, il n'en demeure pas moins que les utilisateurs représentent la ressource rare dans l'équation. Une initiative comme le *Programme de réduction des tarifs aériens*, offre concrètement et directement des bénéfices à la clientèle, est donc plus que pertinente dans une optique d'augmenter la demande pour le transport aérien régional. Bien que la CCVD est consciente de l'importance d'établir des critères d'admissibilité plutôt restreints, présentement ces critères semblent plutôt aléatoires et mal adaptés aux réalités des diverses régions. Pourquoi certains trajets et pas d'autres? Une réflexion et une analyse approfondie des besoins de chaque région devraient être effectuées afin de bonifier le programme. Le tarif alloué par personne doit inévitablement être révisé, et certains territoires mériteraient assurément d'être inclus dans le programme. Finalement, un meilleur travail de promotion devrait être effectué afin de faire connaître le programme et permettre à davantage d'utilisateurs d'en bénéficier.

Recommandations - Tarification

- Éliminer la taxe de vente sur la vente de billets d'avion;
- Accroître le nombre d'utilisateurs du transport aérien par davantage d'information et de promotion afin d'inciter la population à opter pour le transport aérien;
- Créer des conditions gagnantes afin de permettre aux petits transporteurs de s'établir, de se développer et de concurrencer dans un marché encadré par des règles de jeu équitables;
- Le *Programme de réduction des tarifs aériens* doit être bonifié suite à une réflexion et une analyse approfondie des besoins de chaque région. Le tarif alloué par personne doit notamment être révisé et certains territoires mériteraient d'être inclus dans le programme.

La desserte régionale

Le deuxième enjeu abordé dans ce mémoire est la qualité de la desserte. Peu importe le prix des billets, si nous souhaitons que les utilisateurs soient au rendez-vous, il faut d'abord et avant tout offrir des options de vol qui correspondent à leurs besoins, et ce, tant au niveau du nombre de sièges disponibles qu'aux trajets et aux horaires.

Encore une fois, la question de la concurrence est aussi pertinente en termes de desserte régionale que de tarification. En effet, le manque de concurrence engendre une problématique réelle en ce qui a trait à l'offre aérienne, plus précisément sur le nombre de sièges disponibles. En région, dans cette situation de quasi-monopole, nous pouvons observer un flagrant manque de fiabilité des vols, ce qui a des répercussions importantes sur la qualité de la desserte et inévitablement sur la demande pour le transport aérien.

Selon *l'Étude sur le profil de la demande de transport aérien régional*, il est clair que les courbes descendantes du trafic aérien observées reflètent une baisse de la capacité disponible plutôt qu'une baisse de la demande.

À Val-d'Or plus précisément, les utilisateurs doivent composer avec l'annulation d'un grand nombre de vols de la part d'Air Canada et ce, parfois jusqu'à trois semaines à l'avance. La CCVD se questionne à savoir comment la compagnie aérienne peut, trois semaines à l'avance, déjà déterminer que le vol n'est pas efficient. La question des destinations et des heures de vol est également au cœur de la décision des usagers d'opter ou non pour le transport aérien. Les heures de départ et de retours entre Montréal et Val-d'Or peuvent être problématiques, tout comme le fait que ce soit la seule destination offerte vers les grands centres. Plusieurs personnes doivent se rendre à Québec ou à Toronto, des villes très fréquentées par les gens d'affaires, et, dans ce cas, les correspondances et l'obligation de passer des nuitées non essentielles à l'extérieur en poussent plusieurs à opter pour un autre mode de transport. Mentionnons que le vol direct vers Québec est offert en partance de Rouyn-Noranda, mais, pour les gens de Val-d'Or, il n'est pas avantageux de devoir faire deux heures de route aller-retour pour prendre l'avion.

Cela peut sembler banal comme problématique, mais il faut bien comprendre que pour des gens d'affaires, ces annulations de vols ou ces heures perdues en correspondance et en temps d'attente ont des répercussions réelles. La productivité de nos entreprises, leur rayonnement et leur croissance reposent en partie sur leur capacité de s'exporter. Elles doivent pouvoir partager leur expertise, créer des contacts et se perfectionner et pour ce faire, elles devraient pouvoir compter sur un réseau de transport aérien qui leur offre à la fois un accès au monde et une rapidité d'action.

Ainsi, dans une optique d'améliorer la desserte, le Programme d'aide au transport aérien (PATA) avait notamment cette mission que de stimuler l'entrepreneuriat en aviation et inciter les petits transporteurs à développer une offre adaptée aux réalités régionales. Aboli en 2015 et remplacé par une entente avec Air Canada clairement moins orientée en fonction des besoins et des particularités propres à chaque territoire, la CCVD estime que le PATA devrait être réintroduit avec cette même vision que celle d'encourager les petits joueurs.

Offrir des avantages fiscaux sur le financement des appareils serait également une action concrète avec beaucoup d'impact que pourrait faire le gouvernement pour soutenir les petits joueurs.

Ainsi, en plus de stimuler la concurrence, l'une des solutions proposées serait de favoriser l'agrégation de voyageurs. En regroupant la demande et en optant pour des alternatives comme le nolisement, les utilisateurs comme les petits transporteurs peuvent en ressortir gagnants. Rassembler la clientèle permet à la fois aux petits transporteurs de bénéficier d'économies d'échelles et d'offrir un service rentable, et aux utilisateurs de profiter d'un service sur mesure qui correspond à leurs besoins. Pour les organisations et les entreprises notamment, il peut s'avérer beaucoup plus avantageux de noliser un avion que d'acheter plusieurs billets d'avion individuels.

Les petits transporteurs qui offrent ce service en région, tout comme les acteurs aéroportuaires de la région, devraient davantage promouvoir ces possibilités puisque présentement, les utilisateurs semblent manquer de connaissances sur cette option.

Finalement, en ce qui concerne la qualité de la desserte, il va sans dire que le fait qu'il n'y ait aucun service douanier offert par *l'Agence des services frontaliers du Canada* peut représenter un handicap pour nos aéroports régionaux. Les coûts reliés au service sont actuellement trop importants pour que les aéroports de région puissent l'offrir. Toutefois, une volonté semble émaner du milieu afin que les différents territoires se concertent et dispense un service de dédouanement volant, partagé entre plusieurs aéroports en fonction des besoins de chacun.

Recommandations – Desserte aérienne

- Offrir des avantages fiscaux pour le financement des appareils aux petits transporteurs ;
- Favoriser des agrégations de voyageurs notamment en misant davantage sur le développement de services comme le nolisement ;
- Militer pour que *l'Agence des services frontaliers du Canada* offre le dédouanement volant entre plusieurs aéroports régionaux.

Le sous-financement des infrastructures

À Val-d'Or, c'est sans prétention que l'on peut affirmer que nous avons un aéroport régional d'exception, parmi les plus reconnus au Québec. Au cours des 10 dernières années, divers acteurs de la communauté ont décidé de se mobiliser et, dans une optique de développement socioéconomique, de nombreuses améliorations locatives ont été apportées. C'est grâce à cette vision dont s'est doté le milieu que des projets comme la création *du Centre de transit minier nordique*, l'agrandissement du tablier ou la rénovation de l'aérogare se sont concrétisés. Sur des investissements de 17 millions, 53 % ont été payés par les contribuables, 37 % par le fédéral et 10 % par le provincial. Alors que le provincial vient de s'engager à hauteur de 62 % pour la réfection de l'aérogare de Rouyn-Noranda, nous espérons que cette prise de position du gouvernement n'influencera pas à tort la croissance juste et équitable de même que la pérennité de notre aéroport.

En effet, les investissements réalisés à Val-d'Or ont rapidement engendré des retombées significatives, notamment une augmentation de 30 % du volume de passagers ces quatre dernières années. En contrepartie, cet achalandage entraîne son lot de nouveaux défis, notamment du côté des stationnements et des entrepôts qui sont à capacité maximale. C'est pour cette raison qu'un programme comme le PATA et particulièrement le volet 4, devrait être rétabli en incluant des critères davantage adaptés aux régions et surtout, avec un objectif global de développements des infrastructures aéroportuaires incluant le côté civil et non seulement le côté piste.

En ce qui concerne le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), pour l'aéroport régional de Val-d'Or, le fait que le niveau d'activité de l'aéroport et non ses caractéristiques comme la longueur de la piste soit prises en considération pour déterminer ses besoins en équipement est plus que problématique. Ainsi, le PAIA devrait assouplir ses critères et surtout tenir compte de divers facteurs et non seulement le niveau d'activité pour financer les équipements lourds d'entretien.

Finalement, puisque l'objectif de ce Sommet sur le transport aérien est de stimuler le volume de passagers et le développement du réseau de transport aérien au Québec, en matière d'infrastructures, l'une des initiatives que les instances gouvernementales pourraient entreprendre est de revoir certains aspects de la réglementation fédérale. En effet, les aéroports régionaux et municipaux doivent respecter des critères très restrictifs, complexes et rigides entre autres en ce qui concerne les types d'appareil. L'assouplissement de certaines restrictions, jumelé avec les besoins criants de prolonger certaines pistes d'Hydro Québec dans le Nord-du-Québec, permettrait à plusieurs aéroports d'accroître leur accessibilité, d'attirer davantage de transporteurs et par le fait même davantage de passagers.

Nous sommes à même de constater à Val-d'Or que d'investir dans les infrastructures et dans l'ajout de services aéroportuaires entraîne des bénéfices importants en termes de croissance socioéconomique. Le gouvernement doit donc saisir les opportunités qu'offre le transport aérien et ne pas hésiter à miser sur cet outil collectif pour développer le Québec et ses régions. Par des actions concrètes, que ce soit des investissements ou des modifications à la réglementation, il a le pouvoir de bâtir un réseau de transport stratégique au bénéfice de son propre essor.

Recommandations – Sous-financement des infrastructures

- Le PATA devrait être rétabli, mais avec des critères adaptés aux régions et un mandat élargi qui inclut non seulement le côté piste mais aussi le côté civil;
- Le PAIA devrait assouplir ses critères et surtout tenir compte de divers facteurs et non seulement le niveau d'activité pour financer les équipements lourds d'entretien;
- Limiter dans les restrictions sur les types d'appareils et prolonger les pistes dans le Nord-du-Québec afin d'offrir plus d'accessibilité aux divers transporteurs et par le fait même aux passagers.

Conclusion

En somme, nous pouvons constater que les trois enjeux abordés dans ce Sommet sur le transport aérien régional sont tous interreliés. La tarification, la desserte et le financement des infrastructures sont des composantes distinctes et pourtant, elles agissent toutes les unes sur les autres. Ensemble, elles forment un cercle vicieux dans lequel le transport aérien régional semble confiné depuis plusieurs années, voire décennies.

Au cœur de la problématique se retrouve la question de l'offre et de la demande. L'offre limitée en termes de transporteurs aériens agit directement sur la qualité de la desserte et sur la tarification des billets d'avion, et indirectement sur la demande des utilisateurs. Pour prendre son essor et réellement devenir un créneau fertile d'entrepreneuriat au Québec, le gouvernement doit appuyer de manière concrète et diversifiée la création et la survie de petits transporteurs. Une concurrence saine entre plusieurs entreprises permettrait à l'industrie de diminuer le prix des billets d'avion et d'offrir davantage de flexibilité en matière de desserte aérienne. Néanmoins, cela peut difficilement se réaliser sans l'intervention de l'état. De plus, les besoins criants en matière de financement des infrastructures jouent également dans l'équation puisque certains aéroports doivent se financer eux-mêmes, refilant les frais aux transporteurs et aux passagers.

Au regard de cette analyse, les tenants et aboutissements semblent assez clairs. Depuis des années, divers chercheurs et acteurs du milieu se penchent sur les mêmes problématiques et suggèrent les mêmes solutions. Malheureusement, au Québec, le transport aérien régional ne figure pas dans les priorités des acteurs gouvernementaux. Il n'est pas perçu comme un outil de communication essentiel à l'essor d'une communauté, mais bien comme un mal nécessaire. Ce que, en tant que Chambre de commerce, nous trouvons déplorable puisqu'il y réside un potentiel extraordinaire. Utilisé à bon escient, le transport aérien régional a la capacité de stimuler le développement économique, social et démographique des régions et de contribuer significativement à la prospérité du Québec.

Comme le Rapport Emerson l'exprimait en 2016, « *la géographie du Canada et sa distance par rapport aux marchés étrangers signifient que le transport aérien est d'une importance vitale pour le succès de notre économie. Le transport aérien fournit un accès et une mobilité à la main-d'œuvre afin qu'elle se rende dans les endroits urbains, ruraux et éloignés du Canada et les aéroports et transporteurs aériens agissent comme des moteurs économiques pour les collectivités et le pays, ce qui facilite la prestation de services professionnels, le tourisme et l'exportation de biens de grande valeur et dans des délais serrés.* »

Ces propos ne pourraient trouver plus d'échos dans notre région. L'Abitibi-Témiscamingue se démarque sur la scène provinciale et internationale comme un territoire d'opportunités, d'innovation et d'effervescence. Nous avons une richesse à partager avec le monde or, notre éloignement et surtout notre absence de connexions faciles et abordables avec les grands centres nous rendent la tâche difficile. Nous sommes notamment aux prises avec d'importants défis liés à la pénurie de main-d'œuvre et, sans un réseau de transport aérien adéquat, l'attraction est extrêmement complexe. Même son de cloche du côté du tourisme.

En août 2017, la ministre du Tourisme Julie Boulet s'est engagée à rendre le transport aérien plus efficace et abordable en Abitibi-Témiscamingue : « *Le tourisme est l'une des principales activités économiques du Québec. En ce sens, le défi consiste à attirer davantage de gens de l'extérieur. Si l'Abitibi-Témiscamingue dispose de plusieurs produits qui intéressent les touristes à l'international, en particulier ses vastes espaces, elle doit cependant composer avec son éloignement des grands centres. La solution passe donc, entre autres, par un transport aérien plus efficace, accessible et abordable.* »⁴

Pour la CCVD, le transport aérien et le développement régional vont de pair, mais pour sortir l'industrie de l'impasse dans laquelle elle se trouve, un changement radical doit s'opérer dans la vision du gouvernement. Les acteurs du transport aérien, les entreprises, les organismes socioéconomiques et les instances politiques locales, tous démontrent une volonté de faire bouger les choses. La preuve est là, avec tous les efforts et les investissements qui ont été réalisés à Val-d'Or. Mais nous avons besoin que les leaders gouvernementaux mettent réellement leurs ressources à profit pour créer un réseau de transport aérien régional qui agira comme véritable moteur de développement. Il y a un temps pour les études, les forums et les sommets, maintenant passons à l'action. Ensemble, pour de vrai, faisons avancer le Québec.

⁴ Patrick Rodrigue, « *Tourisme : le transport aérien doit devenir plus abordable* », *La Frontière (Rouyn-Noranda)*, 10 août 2017

Résumé des recommandations

- Éliminer la taxe de vente sur la vente de billets d'avion;
- Accroître le nombre d'usagers du transport aérien par davantage d'information et de promotion afin d'inciter la population à opter pour le transport aérien;
- Créer des conditions gagnantes afin de permettre aux petits transporteurs de s'établir, de se développer et de concurrencer dans un marché encadré par des règles de jeu équitables;
- Le *Programme de réduction des tarifs aériens* doit être bonifié suite à une réflexion et une analyse approfondie des besoins de chaque région. Le tarif alloué par personne doit notamment être révisé et certains territoires mériteraient d'être inclus dans le programme.
- Offrir des avantages fiscaux pour le financement des appareils aux petits transporteurs ;
- Favoriser des agrégations de voyageurs notamment en misant davantage sur le développement de services comme le nolisement ;
- Militer pour que *l'Agence des services frontaliers du Canada* offre le dédouanement volant entre plusieurs aéroports régionaux.
- Le PATA devrait être rétabli, mais avec des critères adaptés aux régions et un mandat élargi qui inclut non seulement le côté piste mais aussi le côté civil;
- Le PAIA devrait assouplir ses critères et surtout tenir compte de divers facteurs et non seulement le niveau d'activité pour financer les équipements lourds d'entretien;
- Limiter dans les restrictions sur les types d'appareils et prolonger les pistes dans le Nord-du-Québec afin d'offrir plus d'accessibilité aux divers transporteurs et par le fait même aux passagers.